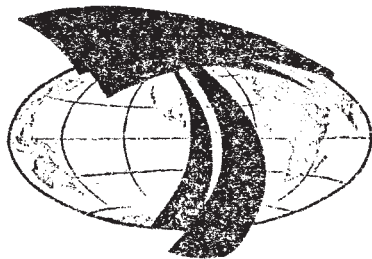




RUNDSCHREIBEN NR. 1 • MÄRZ 1978

Tempo-Klassenorganisation Deutschland



Rundschreiben Nr. 1/78

Datum 10. März 1978

Liebe Tempo Freunde.

Bei der diesjährigen Jahreshauptversammlung wurde der Klassen-
vorstand neu gewählt. Danach setzt sich dieser wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender:	Dieter Preußner	Essen
2. Vorsitzender:	Siegfried Kaiser	Wuppertal
Sportwart :	Hilmer Goedeking	Wuppertal
Kassierer :	Rita Preußner	Essen
Schriftführer:	Klaus Annecke	43 Essen 16

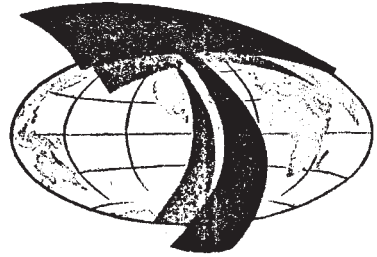
Wie schon im letzten Rundschreiben angekündigt, wurde im letzten
Jahr erstmals eine Bestenliste erstellt. Jahresbester wurde
Ralf Jung aus Bochum. Ihm wurde ein Wanderpokal vom Spender
Paul Lassoff überreicht.

Von hier aus dem Gewinner nochmals einen herzlichen Glückwunsch
und dem Spender ein Dankeschön.

An den Klassenvorstand werden immer wieder Anfragen von Tempo-
Seglern gerichtet, wann und wie sie ihr Boot vermessen lassen können.
Interessenten melden sich bitte, damit mit dem Vermesser ein
Termin vereinbart werden kann, um eine Sammelvermessung durchzuführen.
Eine Einzelvermessung ist zwar auch möglich, diese wird jedoch
zu erheblichen Kosten führen.

Ein gültiger Messbrief ist für Regatten im Ausland wichtig.

Tempo-Klassenorganisation Deutschland



Sportwart

Postanschrift:

HILMER GOEDEKING

Datum

Februar '78

Liebe Tempo- Freunde!

Die Tempos stehen unter dem zunehmenden Druck aufkommender und stärker werdender, anderer Bootsklassen. Darauf müssen wir uns einstellen; angefangen haben wir das bereits vor einem Jahr durch die Bildung der 'Gruppe Öffentlichkeitsarbeit' (Götz Lauenstein/ Sigi Kaiser). (Es dürfte im Sinne aller Tempo- Segler sein, den beiden an dieser Stelle nochmals zu danken für die viele - und erfolgreiche! - Arbeit, die sie sich gemacht haben !)

Die Arbeit der Klassenvereinigung soll aber noch weiter verstärkt werden. Für dieses Jahr haben wir uns die Aktivierung der Mitgliederarbeit vorgenommen. Dazu brauchen wir zu allererst eine genaue Mitgliederkartei. Es hat wenig Sinn, daß wir - wie bisher geschehen - sämtliche Rundbriefe etc. noch weiterhin auch an diejenigen schicken, die seit Jahren nicht oder kaum mehr Tempo segeln, die auch sonst keinerlei Interesse mehr zeigen, keine Beiträge mehr zahlen, die aber nie eine Abmeldung geschickt haben. Dieses Rundschreiben wird jedoch noch einmal sämtlichen, aktiven und passiven, Mitgliedern zugesandt zusammen mit folgender dringenden Bitte:

Diejenigen, die endgültig aus der Klassenvereinigung austreten möchten, sollen das bitte in irgendeiner Form mitteilen!!

Alle anderen, also die, die Mitglieder ^{werden} sind, und es bleiben möchten, füllen bitte unbedingt das vorbereitete Karteiblatt aus und schicken es dann an uns zurück. Hätten alle Mitglieder in den letzten Jahren ihre Beiträge bezahlt, wäre das jetzt nicht nötig; aber da auf diesem Gebiet wahnsinnig

geschlabbert werden ist, mußten wir irgendwas in der Richtung unternehmen. Also nochmal: den Zettel unbedingt ausgefüllt zurückschicken! (Adresse: Dieter Preußner, 4300 Essen- , Ringstraße 80, Tel. 0201/49 19 41)

Apropos Beiträge: wenn diese von irgendwem in den letzten Jahren nicht bezahlt wurden (die Fehlbeträge gehen in die Hunderte), dann war das, milde ausgedrückt, eine Schlamperei, aber wir wollen das vergessen und gut sein lassen. Dann sollten wir aber von allen denen, die Mitglied bleiben, erwarten können, daß sie künftig ihren Beitrag korrekt entrichten. Im übrigen, so hoch ist der ja auch garnicht! (10,-DM auf das Sonderkonto Rita Preußner 302 361 - 431 beim Postscheckamt Essen; bitte die Angabe des Beitragsjahres nicht vergessen)

Manch einer von uns hat sich vielleicht in den letzten Jahren über mangelnde Informationen seitens der Klassenvereinigung beklagt, und das teils wohl zu Recht. Das soll anders werden: Geplant ist eine regelmäßig erscheinende kleine Mitglieder- Zeitschrift, die den Kontakt miteinander erleichtern soll. Sie wird, so ist es wenigstens gedacht, 4mal im Jahr erscheinen zu in etwa feststehenden Terminen, und soll immer auch bestimmte feste Rubriken enthalten: Termine, Regattaverichte und -ergebnisse, Verkäufe und Kaufgesuche von Booten und Zubehör; des weiteren Trimm- Tricks, Tips für den Selbstbau und für die Beschlagsanordnung und was sonst noch so anfällt. Die folgenden Seiten habe ich einmal in der Weise improvisiert, daß man erkennen kann, was diese Zeitschrift inhaltlich bringen soll.

Wir können das nicht alles selbst machen, deshalb meine Bitte an Euch: wenn Euch irgendwas berichtenswert erscheint, schreibt es auf! Seien es einfache oder geniale Beschlagskonstruktionen oder Fragen zum Trimm, sei es eine neue Revierbeschreibung, ein Kaufgesuch oder was auch immer ; schickt es her, wir werden es freudestrahlend annehmen!! Ohne Mithilfe von Eurer Seite würde die Zeitschrift sich nicht lange halten können! (Adresse dafür: Hilmer Goedeking, Brillen Höhe 23, 5600 Wuppertal 1, Tel. 0202/ 3044 89)

Langer Rede kurzer Sinn: schaut Euch die nächsten Seiten an; wenn Ihr meint, daß etwas in dieser Art eine gute Sache ist; bleibt erst recht Mitglied und macht mit!!

Hilmer Goedeking

Betrifft: Kompassregatta an der Bever am 1./2. April

Wer von Euch in den letzten Jahren dabei war, wird es bestätigen: die Kompassregatta war trotz nass- kaltem Wetter jedesmal ein echtes Erlebnis; ein schönes Revier, guter Wind, ein netter Club, dazu eine hohe Ranglistenwertung, was spricht eigentlich noch dagegen?? Da an der Bever nur 2 Tempos segeln, wäre eine hohe Meldezahl umso stärker zu bewerten. Meldeformulare liegen bei (oder können bei mir angefordert werden).

Betrifft: Ansegeln um das " Blaue Band" vom Baldeneysee am 1. Mai

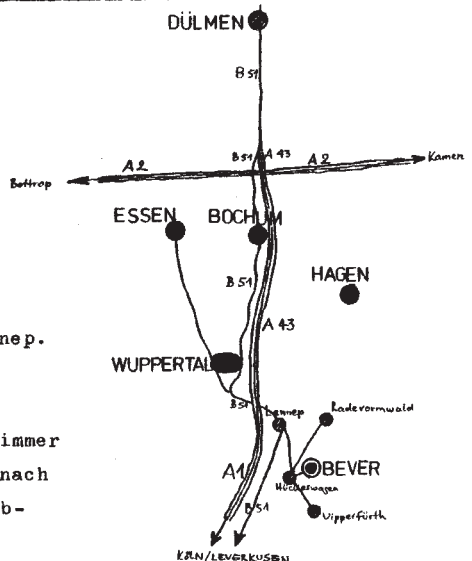
Am 1. Mai findet wieder das traditionelle Ansegeln statt, veranstaltet vom Yachtclub Ruhrland- Essen (YCRE). Das Erscheinen am Start gilt als Meldung, Startgeld wird nicht erheben. Bisher war meist gutes Wetter...

Im folgenden bei der Gelegenheit eine Revierbeschreibung der Bever:

REVIERBESCHREIBUNG BEVERTALSPERRE

Lage: im Bergischen Land; Orte in der direkten Umgebung: Radevormwald, Hückeswagen, Wipperfürth. Entfernung von Wuppertal: ca. 38km, von Essen ca. 70 km, von Bochum ca. 65 km

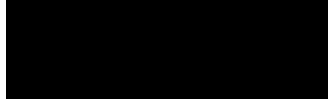
Anfahrt: von Essen über die B 224 nach Wuppertal- Elberfeld. Über W.- Ronsdorf auf die B 51 nach Remscheid- Lüttringhausen und - Lennep. ca. 2 km hinter Lennep links ab von der B 51 in Richtung Engelsburg, nach 1 km rechts ab, dann immer geradeaus bis Hückeswagen. Dort nach links in Richtung Radevormwald abbiegen; der Hauptstraßenrichtung folgen. Nach 1 km Schild nach links: 'Bever'; nach einem weiteren Kilometer Schild nach rechts: 'Bever'. Immer geradeaus bis zum Kreisverkehr, dort rechts abbiegen. Nach 50 Metern liegt links die Einfahrt zur Seglervereinigung Wuppertal (SVWu).
von Bochum, Recklinghausen Autobahn nach Wuppertal- Köln



benutzen bis zur Abfahrt Remscheid- Lennep. Dort links, nach 1 km in Lennep rechts abbiegen auf die B 51. Von da an weiter wie oben beschrieben.

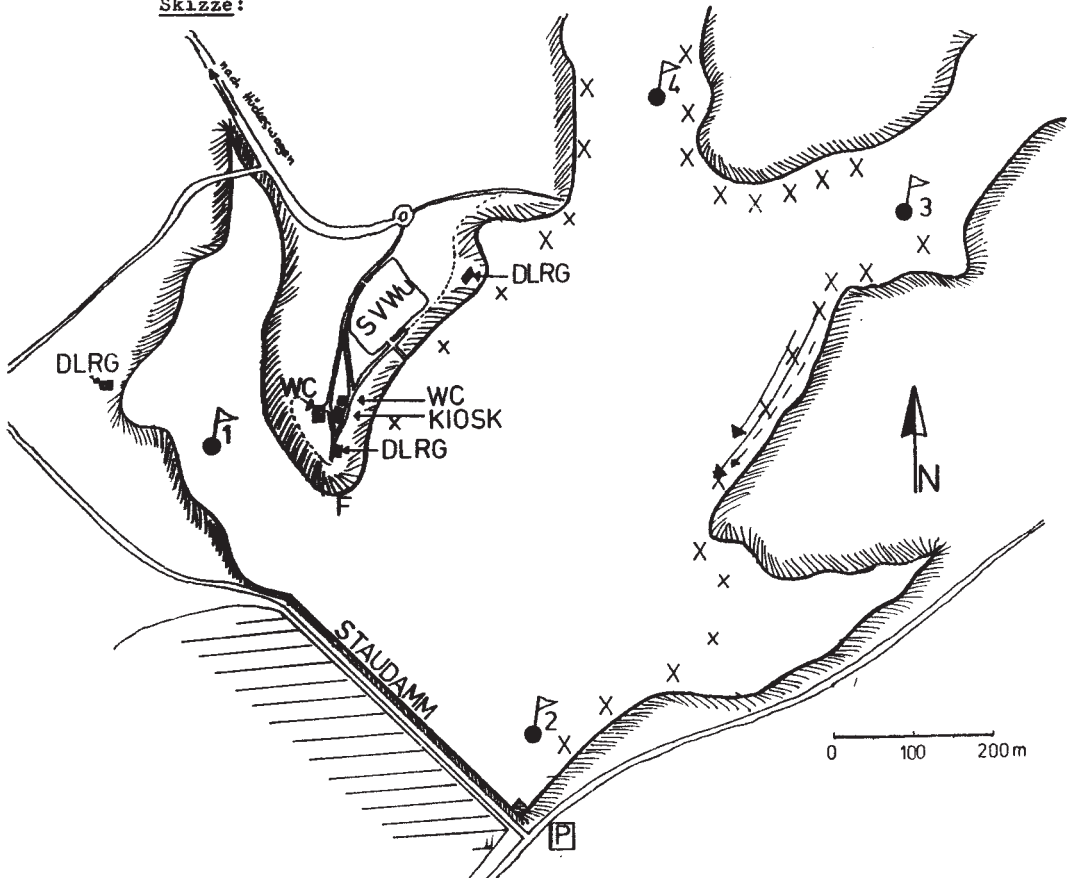
Übernachtungen sind möglich bei SVWu- Mitgliedern und in begrenzter Anzahl auch in clubeigenen Wohnwagen. Bitte aber vorher melden.

Clubadresse ist die des Vorsitzenden Helmut Keunecke



Bever heißt diese Talsperre nach einem der einmündenden Bäche. Boote mit Verbrennungsmotoren sind auf ihr nicht erlaubt; lediglich der Wupperverband mit einem kleinen Kontrollboot und die DLRG mit mehreren relativ stark motorisierten 'Rettungsbooten' haben eine entsprechende Erlaubnis. Die DLRG ist übrigens bei Kenterungen recht flott zur Stelle und ist sehr hilfsbereit!

Skizze:



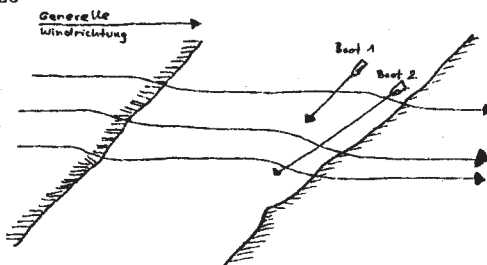
Erläuterungen: Bei frischen Winden aus Südwest können im Bereich

nahe der Staumauer unangenehme Fallböen auftreten. Kentergefahr!! Man hält sich dann am besten ein wenig frei.

Bekannt ist die Bever auch für ihre Winddrehungen. Schuld daran ist die besondere Lage der Bever, dh sie ist beinahe vollständig von bewaldeten Hängen umgeben. Mir ist es beispielsweise einmal gelungen - ohne zu "knüppeln" -, von Boje 4 zur Staumauer, dann daran entlang in Richtung auf die Boje 2 und weiter drehend nach Osten/ Nordosten zu spinnakern! Wer aufpaßt, kann da einiges raushehlen. Relativ konstant ist der Wind, wenn er aus Südwest oder aus Nordost kommt (bis auf obige Ausnahme), enorme Drehungen treten aber vor allem bei Winden aus Ost bzw West an den mit X, x bezeichneten Stellen auf.

Drehungen können taktisch ausgenutzt werden. Merke: ein schräg über ein Hangufer wehender Wind versucht immer, im Bereich des Hanges und ein wenig im angrenzenden Wasser senkrechter zur Uferlinie zu wehen (siehe Skizze). Dieses auszunutzen empfiehlt sich an einem Bever-Luv- Ufer aber nicht, zumindest ist es wegen der Abwinde und möglicher Flaute ein Segeln mit Risiko. Anders am Leeufer. Wenn man es richtig macht, kann man unter günstigen Umständen den eindrehenden Wind vorteilhaft zum Aufkreuzen verwenden!

(siehe Skizze) Die in der Bevenskizze eingezeichneten Pfeile bezeichnen eine mögliche, aber dann schwache Strömung, die sich aber im Verlauf der Bucht vor Boje 2 verliert. An der mit F gekennzeichneten Stelle ist es möglicherweise - je nach Wasserstand - flach. Vorsicht! Schwert hoch oder Abstand halten.



Für diejenigen, die eine Toilette suchen (auf dem Clubgelände des SVWu ist nämlich keine): sie ist auf dem Plan mit einem WC gekennzeichnet. Nicht weit entfernt davon ist für die, die sich mit Naturalien eindecken wollen, ein Kiosk.

Zum Zuschauen, Filmen und Photographieren sind alle Uferbereiche der Regattabahnen gut zu Fuß zu erreichen bis auf den Zwickel zwischen Bojen 3 und 4. Wem es zu weit ist zur dem Club gegenüberliegenden Seite kann auch mit dem Auto über den Staudamm herumfahren; an dessen Ende befindet sich ein Parkplatz (P).

SPINNACKER-TIPS

Bekanntlich sind bei Regatten auf Kreuz- und Raumschot-kursen die Segler im Vorteil, die die bessere Taktik beherrschen. Dagegen wird auf einem reinen Vormwindkurs nie die Taktik entscheidend sein. Hier kommt es auf die reine Bootsgeschwindigkeit, also auf die Spinnackerführung an. Und zu dieser möchte ich hier einige kleine Hinweise geben. Für manche wird das folgende selbstverständlich klingen, aber ich meine, Schaden kann es nicht: Leichter Wind: Ich setze das Spi-Fall so durch, daß der Hals oben den Mast gerade nicht berührt. Den Spinnackerbaum fahre ich fast waagrecht. Der Spi steht verhältnismäßig tief und es ist relativ wenig Wind nötig, um ihn zu füllen. Bei ganz wenig Wind macht es mein Vorschoter meist so, daß er aufsteht, sich neben den Mast stellt und beide Spi-Schoten direkt aus der Hand fährt. Bei mehr Wind wandert der Spi-Baum nach oben, der ganze Spi wird höher gefahren, und das Spifall fiere ich, sodaß ca. 10 cm Spifall oben aus dem Mast heraus sind. Jetzt steht der Spi zwar etwas unruhiger, aber er zieht besser, er ist bauchiger und seine Schultern sind breiter und höher.

Also zusammenfassend kann man sagen: Den Spi so hoch wie möglich und so weit nach Luv wie möglich. Das Luvliek des Spi soll ständig nahe am Umschlagen sein und ganz leise flattern. Es bedarf der vollen Konzentration des Vorschotmanns, den Spi immer optimal zu fahren. Es ist besser, wenn der Vorschoter bei Sonne eine Sonnenbrille trägt, weil es ihm sonst nach einer gewissen Zeit vor den Augen flimmert.

G.Lauenstein

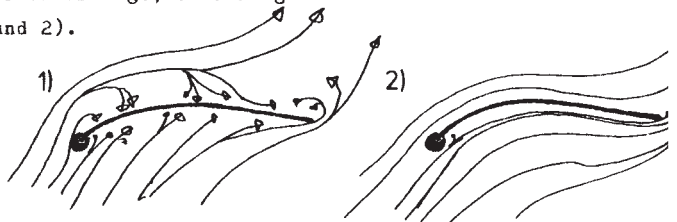
TRIMM - TIP :

WOLLFÄDEN IM SEGEL

Wolffäden im Segel, das habe ich festgestellt, sind eine feine Sache. Seit ich mir vor 2 Jahren welche in die Genua geklebt habe, segele ich an der Kreuz praktisch nur noch nach Wolffäden. Die größtmögliche Höhe zum Wind läßt sich so zB sehr viel genauer segeln; sehr viel genauer, als das mit dem Verklicker oder mit Wolffäden im Want möglich ist. Die günstigste Lage der Helepunkte sowohl für die Genua als auch für's Groß lassen sich exakt bestimmen, und das Abstimmen des Großsegelbauches auf die Wölbung der Genua kann man ebenfalls auf diese Weise ausführen.

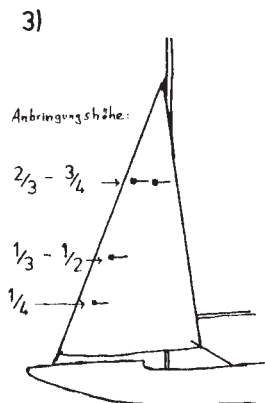
Zur Sache: Das Segel bringt den meisten Schub, wenn in Lee ein möglichst großer Unterdruck herrscht, wenn also auf allen Am- und Halbwindkursen sich in Lee eine erheblich schnellere Strömung als auf der Luvseite des Segels bilden kann. Das bedeutet, daß weder in Lee noch in Luv die Windströmung an irgendeinem Punkt unbeabsichtigt abreißt und so schubhemmende Wirbel erzeugt, sondern glatt und wirbellos entlangströmt (Skizze 1 und 2).

Eine vollbauchig stehende Genua (oder Großsegel) ist noch lange kein Garant dafür, daß eine ordent-



liche Strömung da ist! Da kann dann zB nur in Luv Druck auf dem Segel sein, während in Lee nichts als Wirbel sind, also so, wie es auf einem Vormwind- Kurs richtig wäre. Die Wolffäden sind nun dazu da, an bestimmten Punkten im Segel die vorhandenen Luv- und Leeeströmungen sichtbar zu machen.

Genua: Anordnung der Fäden wie in der Skizze 3 angedeutet. Mit den vorderen 3 Fäden kontrolliert man, ob man zu hoch segelt oder zu sehr abgefallen ist, bzw ob die Genua zu weit gefiert ist oder zu dicht steht. Idealerweise sollten Luv- und Lee-fäden waagrecht nach hinten am Segel anliegen. Flattert der Luvfaden, ist man zu hoch; oder die Genua ist zu weit gefiert; flattert der Leefaden, kann man höher an den Wind, oder die Genuaschot sollte gefiert werden. Flattert

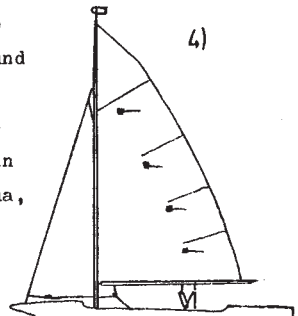


der Luvfaden auf raumem Kurs, sollte man die Genua jedoch etwas dichter setzen.

Der 4. Faden oben am Achterliek soll nun in Verbindung mit den übrigen drei den richtigen Schotholepunkt finden helfen. Es wird relativ einfach sein, so zu segeln, daß die drei vorderen mehr oder weniger ständig ordentlich in der Strömung liegen. Der achtere Faden wird dieses jedoch nicht tun, wenn der Holepunkt falsch eingestellt ist. Man sollte dann mit dem ein wenig spielen, bis man die richtige Stellung für die herrschenden Windverhältnisse gefunden hat: entweder nach achtern bzw. Barberhauer nachlassen oder nach vorn bzw Barberhauer dichter nehmen. Hilft das nichts, kann es sein, daß die notwendige Öffnung zwischen Groß und Genua (Düse) abgeklemmt ist: Das Großsegel ist zu bauchig getrimmt, der Fockschotholepunkt ist zu weit innen, oder aber beides. Eine weitere Möglichkeit: man verändere die Vorliekspannung der Genua, auch daraus können sich erhebliche Veränderungen ergeben.

Großsegel: Was für die Fock gesagt ist, gilt entsprechend auch für's Groß. Hier bringt man jeweils einen Faden unterhalb der Lattentaschen an. Wie mit dem Vorliekstrecker und der Holepunktverstellung bei der Fock arbeitet man hier mit Cunningham, Unterliekstrecker, Baumniederholer und Traveller. Beim Trimmen des Groß achte man auch besonders auf den Faden im Achterliek der Genua, damit, wie gesagt, die Düse nicht abgeklemmt wird.

Befestigung: Die Befestigung der Wollfäden mit einem cm^2 -großen Stück Tesaband ist einfach, man sollte bloß folgendes noch beachten: die Fäden (Länge 10-12cm) sollten in einem ihrem Radius entsprechendem Abstand von Nähten entfernt befestigt werden, sonst verhaken sie sich uU in ihnen. Die Farbe der Wollfäden sollte dunkel sein, damit man die Leefäden durch die Segel hindurchsehen kann. Abstand vom Vorliek der Genua etwa 20 cm, am Groß direkt unter dem vorderen Ende der Lattentaschen.



REGATTATERMINE 1978 DEUTSCHLAND

<u>Datum</u>	<u>Bezeichnung</u>	<u>Revier</u>	<u>Wertung</u>
1./ 2. April	Kompass- Regatta	Bever- Talsperre	1.17
1. Mai	Ansegeln	Baldeneysee	1.05
13.-15. Mai	Pfingst- Regatta	Baldeneysee	1.15
10./11. Juni	Segeln- Kegeln	Baldeneysee	1.08
17./18. Juni	Tempo- Cup	Dülmener See	1.15
16./17. Sept.	Essener Segeltage	Baldeneysee	1.26

VERKAUFE :

Zum Verkauf stehen folgende Tempos:

- 1) G 141 Kunststoff (Wegu), Spitrompete, Fockroller unter Deck, Trapez, Spinnaker, Persenning, Slipwagen, etc
Preisvorstellung: 3000,- bis 3500,- DM

M. Konerding

- 2) G 68 Kunststoff- Selbstbau, Baujahr '73, 2 Satz Segel, Spi, Spitrompete, Trapez, Rennbeschläge, etc
Preisvorstellung: 3000,- DM

Uwe Westerkamp

- 3) G 73 Kunststoff- Selbstbau, Trapez und -gurt, Spi, Persenning, Minimalgewicht 80 kg, viele Extra- Regatta- beschläge etc
Preisvorstellung: 2100,- bis 2000,- DM

Ralf Jung

Regattatermine und Berichte aus dem Ausland:

TEMPO-Flotte Österreich

Von Alois Harauer von der Tempo Klassenorganisation Österreich wurden soeben die Regattatermine von dort mitgeteilt:

- 10./11. Juni Dr. Stoll Gedächtnisregatta in Seeham bei Salzburg
1. Start Samstag 14 00 Uhr.
16./17. Sept. Silberne Seerose in Seeham
1. Start Samstag 14 00 Uhr.

Beide Regatten werden vom Seehamer Segelclubausgetragen, der uns bei unseren bisherigen Besuchen in besonders Gastfreundschaftlicher Erinnerung geblieben ist.

Schlafmöglichkeiten bestehen im Clubhaus, Schlafsäcke müssen mitgebracht werden.

Leider fallen beide Termine mit Regatten auf dem Baldenyysee zusammen. Trotzdem könnten diese Termine für Urlauber, oder Segler aus Süddeutschland interessant sein.

Meldungen bitte rechtzeitig über uns oder direkt an die Tempo Klassenorganisation Österreich, Wolfgang Gemeier,

Alois Harauer bittet darum ihm mitzuteilen, ob im Bayr. Seegebiet Tempo-Regatten stattfinden. Er beabsichtigt, daran mit mehreren Booten teilzunehmen.

TEMPO-Flotte Holland Regatta Termine

- | | |
|-----------------|------------------------|
| 25. - 27. März | Haarlem |
| 29. - 30. April | Roermond |
| 13. - 15. Mai | Beulaker |
| 27. - 28. Mai | Braassem |
| 10. - 11. Juni | Vinkeveen |
| 24. - 25. Juni | Elburg (Training) |
| 1. - 2. Juli | Braassem |
| 29.7. - 1.8. | Alkmaardermeer |
| 19. - 20. Aug. | Haarlem |
| 26. - 27. Aug. | {Holl. Meisterschaften |
| 2. - 3. Sept. | |
| 23. - 24. Sept. | Haarlem |

Alle Regatten im Ausland werden auch für die Bestenliste gewertet. Für die Holl. Meisterschaft beträgt der Faktor 1,26. Für alle anderen Regatten wird der Faktor nachträglich festgesetzt.